

# Itama 40

di Antonio Vettese

Dodici metri di semplicità, per chi ama gli open veri, tutti sole e pozzetto. La carena conferma le sue doti di sicurezza e piacere.

prova







1. La cabina armatoriale di prua, comune alle due versioni.

2 - 3. Il piano cucina aperto e parzialmente chiuso.

4. I due letti della cabina di poppa.

5. L'armadio ben realizzato con dimensioni adeguate a contenere giacche e vestiti.

6. Il bagno, il wc può essere nascosto da un coperchio.

Pershing ha acquisito il marchio Itama con l'idea di continuarne la tradizione, la cui produzione è sempre stata dedicata agli open "veri", mediterranei, quelli fatti per le corse felici tra le isole flegree, pontine, Eolie con i capelli al vento e poco più addosso. Insomma gli open autentici, quelli che adesso sembrano una razza in estinzione, perché con la voglia (o l'esigenza) di aggiungere la gran parte di quelli che una volta erano open adesso sono diventati altro: hanno l'hard top, talvolta anche con la possibilità di chiudere la dinette realizzando un coupé con aria condizionata più che una barca aperta. E' anche stato il destino di Pershing, che peraltro ha inventato un genere molto replicato. La produzione Itama

è adesso tutta concentrata nelle Marche, nella vecchia sede del cantiere Pershing che a sua volta ha trasferito tutto nella nuova unità produttiva di via JJ Pershing. Rispetto a quella dei modelli finora prodotti da Itama la linea del 40 è stata appena ritoccata nei particolari e conserva quell'aspetto da motoscafo grande (si può scrivere?) di età indefinibile con una forte personalità che nasce proprio dalla semplicità. Una linea nata tanti anni fa che non tramonta, e questo è il segno che è anche una buona linea che verrà conservata assieme agli altri punti forti del marchio. Una curiosità? Lo yacht designer che si è occupato di aggiornare la produzione è Marco Casali, che ha più volte partecipato alla nostra gara per giovani progett-





tisti. L'unica concessione che questo Itama 40 fa al mondo dell'ombra è un bimini top che può proteggere il pozzetto sotto la calura più estrema. E' un accessorio ben realizzato, che ha il giusto bilanciamento tra robustezza e invadenza, una volta chiuso scompare bene dietro il parabrezza e anche in navigazione può restare aperto senza problemi.

### Gli interni

Nella valutazione degli interni di questa barca bisogna tener conto della sua natura di motoscafo leggero nella linea e nella sostanza. Altrove i designer avrebbero costruito la carena e la tuga con qualche compromesso per realizzare gli interni più comodi e voluminosi, ma ovviamente si sarebbe perso

in purezza. Sono realizzati in due versioni, entrambe hanno a prua la cabina matrimoniale. La zona centrale può cambiare se si sceglie di avere la seconda cabina a poppa, con due letti un poco sacrificati e posti a 90°, utili soprattutto per una famiglia con due ragazzi più che per una coppia di ospiti. E' comunque un passo avanti, come quello di molti altri piccoli particolari che arricchiscono gli interni di elementi di comfort e di estetica. Con una sola cabina la dinette è più ariosa e la cucina più a posto. Interessante l'uso del teak per gli interni, che regala un po' di calore "marino" stemperato da altre finiture più aggressive. Gli elementi tecnici della cucina scompaiono sotto opportuni coperchi che lasciano la dinette pulita. Molto ap-

prezzabili gavoni e armadi, con piccoli preziosismi come i due cassetti sotto il letto di prua e altri accorgimenti.

### Qualità nautiche

Abbiamo navigato con Itama 40 nel mare di Senigallia, a pochi chilometri dal cantiere, dove vengono tenute le barche in via di sviluppo. La giornata era buona per navigare, meno per le fotografie. I motori installati sono due Man da 450 cavalli metrici con trasmissione in linea d'asse con eliche a quattro pale controllati dalle manette elettroniche Zf Smart Command. Un primo sguardo alla sala macchine cui si accede da un portello sotto il prendisole di poppa, che nasconde anche due ottimi gavoni per materiali vari, ci conferma l'attenzione

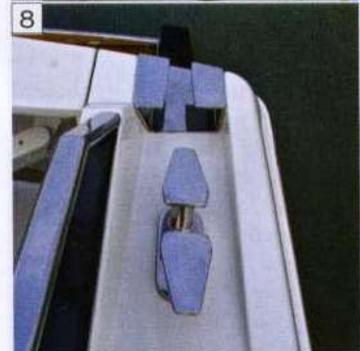
**1. La dinette è una zona migliorata con il restyling, piccoli guadagni nelle dimensioni hanno reso tutto più confortevole.**



- 1. Il bimini aperto sul pozzetto.
- 2. Il quadro strumenti: la visibilità è stata molto migliorata.
- 3. L'ancora tipo Bruce di acciaio inox raccordata al musone.
- 4. Una novità rispetto al passato è la creazione di una zona con frigo, lavello ed eventuale piastra cottura sotto il sedile.
- 5-6. Il tavolo dinette nelle due posizioni.
- 7 - 8. Lo sportello per accedere alla plancetta e la bitta con passacavo.

messa negli impianti e nella installazione dei motori. Fin dall'avvio si può apprezzare il contenimento del rumore e delle vibrazioni. Una volta in navigazione di Itama 40 si apprezzano le reazioni morbide e sicure. La planata si raggiunge a cavallo dei 1.800 giri, con gradualità. Calando le manette e giocando con i flap si può scendere fino a 1.600 giri, però la carena non si sente viva e tutto sommato non è molto utile navigare a queste velocità. Meglio salire con la manetta fino a 2.000 giri per arrivare a solidi 25 nodi. La velocità di crociera può essere più alta, una trentina di nodi. La velocità massima che abbiamo toccato durante la prova è leggermente inferiore a quella dichiarata con carena pulita. Il nostro Gps si è fermato a 34.1

con 2.570 giri. Con i quadretti elettronici che controllano ogni motore è un piacere tenere sott'occhio le prestazioni e i consumi. La manette lavorano molto bene, senza restituire quell'impressione di ritardo che talvolta accompagna il controllo "indiretto" ed elettronico. Nella navigazione ad alta velocità, non si avverte praticamente nessun rumore arrivare dalla carena, non ci sono colpi, sbattimenti. La sensazione è di gradevole leggerezza, merito anche della mancanza di sovrastrutture. Bene le virate, facili da controllare e con reazioni prevedibili. Modesta l'aria che raggiunge il pilota e gli occupanti del pozzetto, dote apprezzabile navigando in una giornata di febbraio con il termometro poco sopra lo zero e l'acqua a sei gradi.



prova

# ITAMA 40 - IN CIFRE

## □ DATI

### Progetto

Itama con Marco Casali, Alberto Giunta e Francesca Carandina.

### Scafo

Lungh. f.t. m 13,36; al gall. m 12,25; largh. f.t. m 3,95; imm. a max carico m 1,22; disl. scarico t 10,7, max 13,7; altezza scafo per il trasporto m 3,55; costruzione Vtr con fondo monolitico e fianchi in sandwich; diedro poppa 22°.

### Serbatoi

Acqua 330 lt; gasolio 1130 lt;

### Motori e impianti

Marca **Man**; modello **DO 836 Le 401**; potenza max cv 450 (kW 331); giri max

2600; sei cilindri in linea; cilindrata cc 6870; alesaggio x corsa mm 108 x 135; peso kg 730; invertitore Zf 280; silenziatori di scarico in Vtr sommersi; generatore Mase 3.5 kW; eliche 4 pale con linee d'asse Inox Marinox e passascafo Deep Sea Seals; flap idraulici; batterie motori 200 Ah; servizi 200 Ah, generatore 100 Ah; caricabatteria 50 Ah.

### Omologazioni

CE portata persone 12 in categoria A.

### □ Indirizzi

Costruttore **Itama Spa**, viale delle Marche 2/4 61030 Castelvecchio di Monteporzio (Pu) tel. 0721 956111; fax 0721 956784. [www.itama-yacht.com](http://www.itama-yacht.com)

### □ In sintesi

Primo modello del nuovo corso Itama che deriva dal vecchio e glorioso 38 poi divenuto 40. Molto gradevole la carena, adatta a essere strapazzata grazie al V molto profondo. Ottima la sala macchine e la qualità generale. Gli interni sono disponibili in due versioni, con la possibilità di avere una cabina con due letti oltre alla armatoriale. Piuttosto completa la lista delle dotazioni standard.

▲ *Carena sicura sia sull'onda che in virata*  
Pozzetto gradevole con tutto ciò che serve  
Sala macchine pulita

▼ *La seconda cabina è un po' strettina*  
Serbatoio acqua modesto

### □ Prezzo base

Euro 435.000 versione una cabina con due Man da 450 cv; sovrapprezzo per la versione due cabine Euro 15.000. Resa franco porto di Senigallia escluso Iva optional, compresa antivegetativa con primer epossidico. Il listino che segue è la versione di febbraio 2006, in corso di modifica.

### □ Dotazioni optional

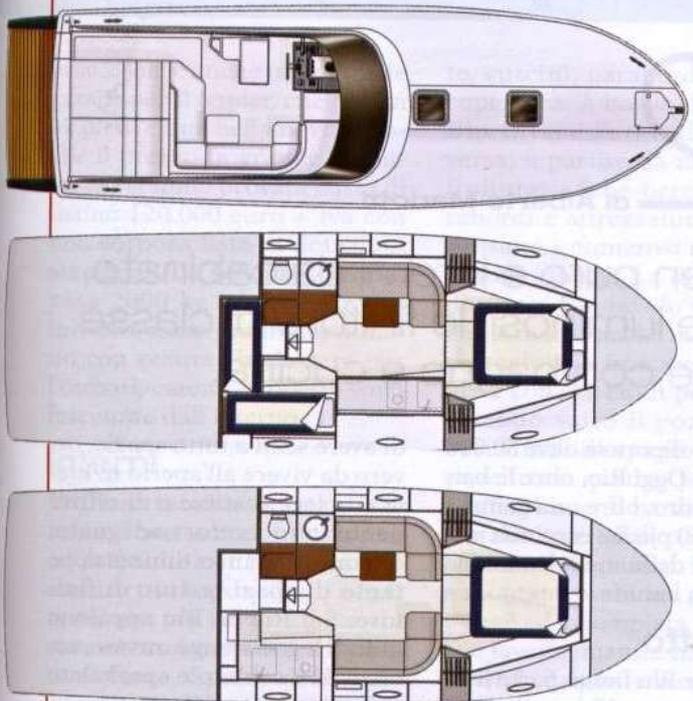
Tender Flyer 252 con motore Yamaha 8 cv euro 5500; Trasporto a Roma 7.980; a Genova 7630; a La Spezia 6900; invaso smontabile per trasporto 4200; aria condizionata Med 18000 Btu 14.500; generatore 6,5 kW (necessario per aria condizionata) sovrapprezzo da standard euro 5500; pilota Raymarine St 6001 euro 6080; Barbeque in pozzetto 2590; car stereo con Cd singolo 1.440; Cassaforte 640; copertura in tela per cruscotto 790; divano di pelle 1.850; bow thruster da 3,1 kW euro 9.850; frigo pozzetto 1600; acque nere 3.850; inverter 1500 w euro 3.780; kit trasformazione dinette in letto doppio 1.800; lettore Dvd 1.610; manette elettroniche Zf Smart Command 6.980; passerella Besenconi 9.000; prendisole di prua 2.800; teak in pozzetto 7.800; telo copripozzetto 1.820; Tv Lcd da 15" 2.580.

### □ Prezzo alla boa

Euro 565.000 Iva inclusa franco Senigallia, per la versione due cabine, è il prezzo calcolato aggiungendo al prezzo di listino le spese obbligatorie e gli optional cui riteniamo non si possa rinunciare: immatricolazione italiana 2.820; barbeque in pozzetto 2.590; capote cruscotto 790; frigo in pozzetto 1.600; manette Smart Command 6.980; pilota Raymarine St 6001 euro 6.080.

### □ Le prestazioni

Regime (rpm)	Velocità (nodi)	Consumi (lt/h)	Rumorosità (dbA) pozzetto	Rumorosità (dbA) dinette
1200	9	19	77	72
1600	17.7	32	80	74
1800	21.2	32	79	74
2100	27.2	55	82	72
2400	31.6	76	83	78
2570	34.1	91	84	78.5



1. La sala macchine con i due Man.  
2. Il generatore Mase necessario per l'aria condizionata optional.  
3. La marmitta di un motore.  
4-5. I sistemi di controllo elettronico dei motori, ormai indispensabili per restare nelle norme di emissione.